ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30 % zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na [illegible]-wartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, którą przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego"

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 14. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 15 kwietnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 126

W sprawie robót w Gdyni.

Z powodu robót w Gdyni, a właściwie z powodu przerwy w tych robotach prasa nasza przepełniona była ostatnio licznemi i sprzecznemi wiadomościami.

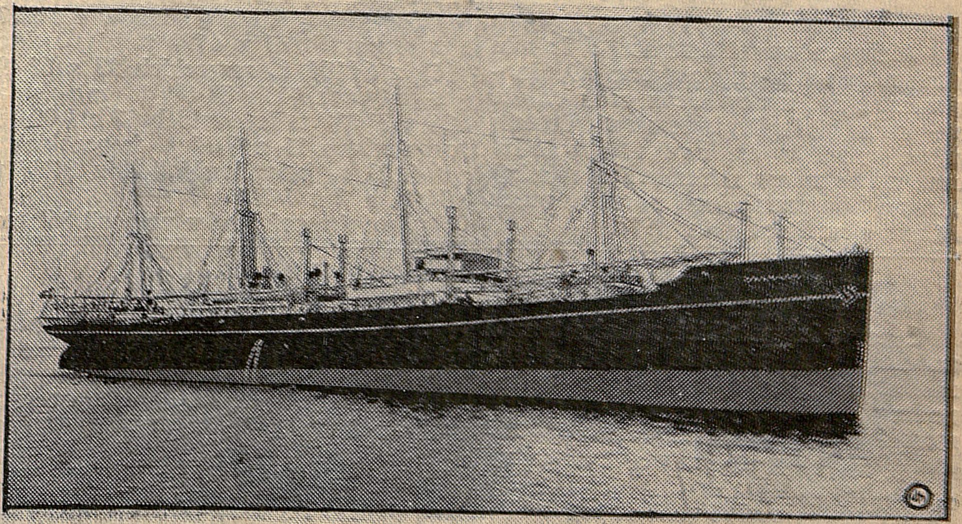
Korespondencje stałe i okolicznościowe o Gdyni pokryły stronice gazet. Temat Gdyni wywołał powszechne zainteresowanie. Urzędowa wiadomość, podana przez PAT'a brzmi następująco:

Komisja Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy udziale delegatów województwa pomorskiego i w obecności przedstawiciela najwyższej izby kontroli państwa przeprowadziła dochodzenie w Gdyni w sprawie rzekomych nadużyć, o których niejednokrotnie w prasie była mowa.

Komisja stwierdziła, że stan robót odpowiada w zupełności wszelkim regułom i przepisom techniki budowlanej. Również żadnych nadużyć przy budowie portu komisja nie ujawniła.

Drugą sprawą jest zagadnienie opóźnienia robót. Tu nie mamy wyjaśnienia urzędowego, lecz zato dane półurzędowe zupełnie wyjaśniające sytuację. Konsorcjum nie dotrzymało swych zobowiązań, częściowo z powodu siły wyższej (zatonięcie 2 drag). Powstała różnica zapatrywań co do oceny dotychczasowych robót, które są mniejsze, aniżeli wypada z kontraktu.

Pertraktacje w sprawie zmiany kontraktu nie zatrzymały dalszych robót w tej mierze jak to przedstawia prasa codzienna. Przesadne, a często nieprawdziwe wiadomości mogą mieć tylko ten skutek, że ogół czytający zostanie w sprawach tych gruntownie zdezorjentowany.



Najnowszy motorowiec frachtowy duński „Danmark".

Wyporność 7200 ton, siła maszyn 5 370 WKM, szybkość 13,9 węzłów.

Towarzystwo Wschodnio - Azjatyckie (duńskie) wysłało już w pierwszą podróż na Daleki Wschód nowozbudowany motorowiec „Danmark". Statek ten wykończony całkowicie na stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze jest ostatniem słowem techniki statków motorowych Zamiast kominów widzi-

my na nim jedynie nikły komin, oraz cztery wysokie wentylatory, służące jako krótkie maszty również dla podtrzymania tramów ładunkowych. Na przedzie widzimy również 2 wysokie wentylatory przystosowane do ładowania. Z czterech masztów trzy mają szerokie jarzma (salingi) poprzeczne, przystosowane do zawieszenia bloków niezbędnych przy ładowaniu na obie burty. Nawet mniejsze wentylatory służą do umocowania zawiasu ruchomego tramów do ładowania. Środki własne przeładunkowe na statku doprowadzone są więc do największej liczebności i doskonałości, co ma doniosłe znaczenie w żegludze do portów azjatyckich, gdzie często środki portowe do przeładunku są nikłe, lub się ładuje na kotwicy z lichtug i barek portowych.

Windy do ładowania są poruszane elektrycznie. Jest ich 17, w tem 10 na 3 tony, 4 na 5 ton, 3 na 7 ton.

Motor statku jestto 6-cylindrowy czterotaktowy Diesel pojedyńczego działania, typu Burmeister i Wain mocy wskazanej 5400 K.M. przy 115 obrotach na minutę. Zużycie paliwa: 138 gramów na WKM na godzinę przy szybkości 13,9 węzłów i 119,5 obrotach na minutę. Nośność statku wynosi 12 350 ton. tonaż brutto 8391 ton rej., netto 5342 ton rej., wyporność 7200 ton.

Motorowiec „Danmark" jest niezawodnie jednym z najdoskonalszych statków swego typu.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Budowa portu w Gdyni.

W ostatnim tygodniu firma Ackermans i v. Haaren ponownie uruchomiła przy pogłębianiu wewnętrznego basenu jedną z drag czerpakowych.

Ruch polskich statków.

Trzymasztowy bark „Lwów", okręt szkolny polskiej mar. handlowej dnia 9 kwietnia przeszedł z portu gdańskiego na redę Gdyni.

Transportowiec mar. wojennej „Wilja" po wyładowaniu w porcie gdańskim materjału wojennego z Francji opuścił 10 kwietnia Gdańsk z przeznaczeniem do Cherbourga.

Drugi odjazd statków morskich z Tczewa.

Dnia 11-go b. m. ponownie weszły Wisłą do Tczewa 2 lichtugi morskie po ładunek węgla i opuściły Tczew 14-go naładowane 1300 ton węgla, z przeznaczeniem do Kopenhagi.

Butelka „Lwowa".

Ministerstwo przemysłu i handlu otrzymało pismo z Instytutu Oceanograficznego Stanów Zjednoczonych, że w tych dniach wyłowiona została przez rybaków na Florydzie butelka, rzucona w morze przez statek szkolny „Lwów" w czasie jego podróży przez Atlantyk w lipcu roku 1922.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w marcu.

Ruch okrętowy w marcu taksamo jak w lutym przewyższył znacznie liczby kiedykolwiek notowane dla tego miesiąca.

Zawinęło w marcu 391 statków o łącznej ładowności 250 598 ton rej. netto, w tej liczbie z ładunkiem 118 parowców (76 412 t.), 3 żaglowce (394 t.) i 12 lichtug morskich (4 688 t.). Pod balastem i próżne zawinęły 243 parowce (163 576 t.), 2 żaglowce (180 t.) i 5 lichtug morskich (3 424 t.). Jako do portu ukrycia: 6 parowców (1 504 t.) i 2 lichtugi morskie (420 t.).

Odpłynęło w marcu 367 statków o łącznej ładowności 234 654 ton rej. netto. W tej liczbie z ładunkiem 320 parowców (213 908 t.), 1 żaglowiec (107 t.) i 11 lichtug morskich (6 237 t.). Pod balastem i próżnych: 25 parowców (11 543 t.) i 1 lichtuga morska (234 t.). Jako z portu ukrycia: 7 parowców (2 205 t.), 2 lichtugi morskie (420 t.).

Udział poszczególnych bander wśród statków, które zawinęły w marcu był następujący: polskich statków 4 z 3 273 t., gdańskich 14 z 4 790 t., niemieckich 151 z 64 798 t., szweckich 92 z 62 498 t., duńskich 71 z 57 490 t., angielskich 26 z 33 317 t., łotewskich 12 z 9 094 t., norweskich 11 z 6072 t., francuskich 4 z 4 299 t., holenderskich 4 z 2 233 t., fińskich 2 z 2 734 t.

Średni tonaż statku wynosił 861 ton.

Kurjer Warszawski" pisze...

Rynek frachtowy.

Z powodu wielkiej podaży tonażu stawki frachtowe dla węgla uległy zniżce. Za tonę węgla płacono do Kopenhagi 5/9—6/5, do Sztokholmu i innych portów szweckich 6/—6/6, do Rouen 7/6—8/6, do państw bałtyckich 6/—6/9 szylingów.

Wywóz drzewa obniżył się znów w stosunku do wywozu węgla. Stawki frachtowe do Londynu wynosiły 41/—43/ za stand. drzewa tartego, 12/3—12/9 za load podkładów, do Holandji za drzewo tarte 19½ fl. Kopalniaki do Newcastle 40 sh za m³.

Wywóz zboża nadal niewielki. Za tonę ciężkiego zboża płacono do Danji 7/5—8/5, do Holandji 5—5½ fl., do państw bałtyckich 7/9—8/6.

Z prasy.

„Morze", organ Ligi Morskiej i Rzecznej, nr. 3 i 4 (podwójny), marzec i kwiecień 1926. Treść: S. Sadowski. Obecna polityka handlowa mocarstw morskich. — A. Rylke. Nasza żegluga śródlądowa. — J. Gieysztor. Warunki kolejowe i portowe wywozu przez Gdańsk. — C. Petelenz. Legenda o admirałach. — Dr. Marlicz. Przemysł rybny na wybrzeżu. Memorjał w sprawie opieki nad rybactwem. — Wiersz Zofji Dąbrowskiej. Nowele nagrodzone: St. M. Salińskiego i M. Kuncewiczowej. — A. Chołoniewski. Cmentarz drugiej Polski. — M. Zaruski. Z zagadnień terminologicznych. Na marginesie polskiej podróży morskiej naokoło świata. — — W. B. Łodzia motorowa przez Francję. Muzeum żeglarskie we Francji. — K. Demel. Fauna i flora Bałtyku. Port Talinnu. Dział oficjalny L. M. i R przez St. Jarockiego i dr. J. Rogowskiego. Kronika — J. Borejko i K. Jętkiewicz. Numer jest jak zwykle bogato ilustrowany. Dwie stronice są poświęcone marynistyce (malarstwu). Są to 3 reprodukcje obrazów F. Schwocha, oraz 2-marynisty angielskiego A. Briscoe.

„Kurjer Warszawski" pisze:

W Rosji panuje taki brak wagonów towarowych, że okazało się koniecznem, jak donosi „Ekonomiczeskaja Żiźń" nr. 67 z dnia 24 marca r. b., przywiezienie drzewa z Archangielska do Odesy — zamiast wprost drogą lądową — drogą morską dookoła Europy.

Szkoda tylko że wślad za pismem „fachowem" sowieckiem nasze pismo codzienne również nie zdaje sobie sprawy, że droga morska dla drzewa z Archangielska do Odesy jest istotnie i musi być tańsza. Kiedy nasz ogół zostanie uświadomiony w sprawie przewozów morskich?

Żegluga wewnętrzna.

Linje pasażerskie Warszawa—Toruń i Warszawa—Sandomierz.

Zjednoczone warsz. Tow. transportu i żeglugi polskiej S. A. z dniem 15 b. m. uruchomiło codzienne, bezpośrednie linie pasażerskie:

1) Warszawa—Toruń, przez Płock, Włocławek, Ciechocinek. Na linji tej kursują luksusowe statki jednakowego typu: „Polska", „Francja", „Kaniowczyk". Odejście parostatków z Warszawy codziennie o godz. 23,30.

2) Warszawa — Sandomierz, przez Puławy. Odejście parostatków z Warszawy codziennie o godz. 16.

Film wewnętrznej żeglugi towarowej.

Z inicjatywy Journal de la Batellerie (Czasopismo żeglugi berlinkami) powstał film specjalny dla propagandy żeglugi wewnętrznej, który między innemi poda główne widoki francuskiej sieci dróg wodnych i zdjęcia ze szkoły dla szyprów. Film ten zostanie wyświetlony po raz pierwszy dnia 16 kwietnia w Paryżu.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w marcu. W marcu 1926 zawinęło do portu Antwerpji 913 statków morskich o łącznej ładowności 1 829 236 t. rej. netto (w tem 7 żaglowców o ł. ład. 2 148 t.).

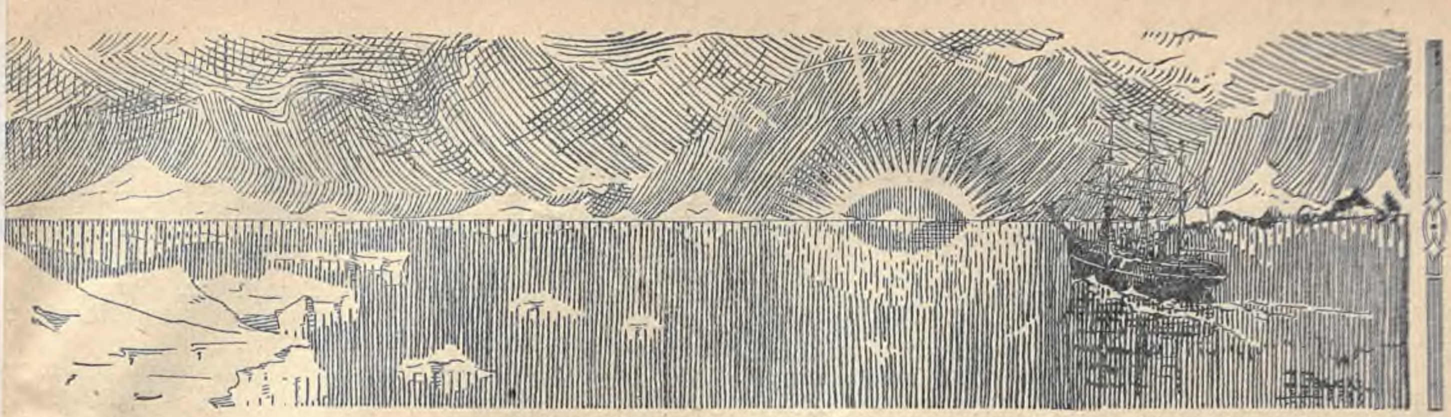
W marcu 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 898 statków (1 713 775 t.) i 16 żaglowców (2 938 t.).

W r. b. zanotować więc wypada wzrost ruchu o 15 statków i 115 461 t.

Średni tonaż statku wynosił 2 204 t.

Wśród statków na wejściu było 385 angielskich, 150 niemieckich, 82 belgijskie, 67 francuskich, 60 holenderskich, 46 norweskich, 36 szweckich, 28 duńskich, 17 amerykańskich, 12 japońskich i t. d.

75



ᵓodróże morskie i sport wodny

ᵓodróż bez załogi przez Atlantyk.

VIII.

Przez noc podróżnik zebrał w ten sób około 50 litr. wody deszczowej letchnał nareszcie z ulgą. Czarne o-ki otaczały cały widnokrąg, wró więcej deszczu; Gerbault już nie cnił tak do Nowego Yorku i czuł się ız na oceanie jak w domu.

Wiatry panowały już od kilku dni pomyślne, przeciwnie do wskazó-k t. zw. „kart miesięcznych" Atlan-u, jednak dzięki sile ich „Firecrest" no się posuwał naprzód. 8 sierpnia ,rył on przeszło 60 mil na dobę. W chwili 1500 mil jeszcze oddzielało cht od celu podróży.

Tymczasem pokazały się pierwsze iastuny zbliżenia się silnych wia-w. Ruch obłoków na niebie był od-enny od kierunku dolnego wiatru. Ai. rbault zawczasu zaczął się szyko-ć do walki z groźnym wrogiem.

Żeglarz sterował o tym czasie w runku południowo-zachodnim, ażeby jść do prądu Zatokowego możliwie najdalej na południe, ażeby później, ecinając go w kierunku wschodnim, dz wyżeglować wprost na Nowy-rk, nie walcząc zbytnio z prądem i ıtrem. W ten sposób przewoźnik, żąc ku przeciwnemu brzegowi rzeki ruje na ukos w górę tego brzegu. Taktyka „Firecrest"'u była tego rodzaju.

9-go sierpnia rozpoczęła się burza. Fale przelewały się przez pokład, wszystkie świetlaki i luki musiały zostać szczelnie zamknięte. Powietrze pod pokładem nagrzało się. Gotowanie w parnej atmosferze przy gwałtownem kołysaniu się yachtu było uciążliwe, a w końcu stało się niemożliwością.

W tych trudnych warunkach przeciął yachtowi drogę z szybkością 10 węzłów piękny okaz wieloryba. Miał on widocznie inne troski niż burzę, która mu zapewne warunków codziennego życia nie zepsuła.

Na yachcie jednak walka z niepogodą stawała się z każdym dniem trudniejsza. Żagle się darły, liny się urywały coraz częściej; poprzez szczelnie zamknięte luki woda jednak wciskała się do środka żaglowca. Burzliwe wiatry trwały około dwu tygodni, a kapitan i załoga w jednej osobie — prawie nie miał chwili wypoczynku. 15-go sierpnia Gerbault po raz pierwszy zastosował „kotwicę pływającą", czyli tarczę składającą się z krzyżulca obciągniętego płótnem i pływającą pionowo we wodzie. Zastosowanie kotwicy pływającej, do której na niezbyt długiej linie uwięzuje się statek zaleca się we wszystkich podręcznikach żeglarskich, jednak p. Alain Gerbault twierdzi stanowczo, że nie uzyskał dobrych wyników z kotwicą pływającą i miał lepsze wyniki kładąc się w pławę (drywę). Jestto zdanie zupełnie odosobnione i dlatego nie można odradzać za Gerbault stosowania tego środka. Zapewne Firecrest jako statek wąski i głęboki na pływającej kotwicy dziobał (kołysał się wzdłużnie) gwałtownie, a w każdym razie mocniej niż leżąc w pławie (drywie), narażając maszt i przyjmując na pokład więcej wody.

W każdym razie przez całą noc Gerbault korzystał z pływającej kotwicy. Następnych dni wiatr jeszcze wzmógł się na sile. Niebo było wciąż pokryte tak gęstemi chmurami, że dzień był podobny do nocy. Yacht pracował ciężko, jak gdyby chcąc odrzucić od siebie maszt jaknajdalej. Lukę pomieszczenia od żagli zabrała fala. Przez pokrywę z płótna woda dostawała się do wnętrza statku. Już woda przy przechyleniach występowała pod siedzeniami, tak że poduszki i materace pływały. Sam podróżnik znajdował się w opłakanym stanie. Od ciągłej pracy w deszczu i pianie rozprysków ręce mu tak rozmiękły, że ciągnienie lin sprawiało okropny ból. Ogólny stan stałego przemoknięcia zmuszał go do zażywania chininy ażeby zapobiec zasłabnięciu w tak groźnych warunkach.

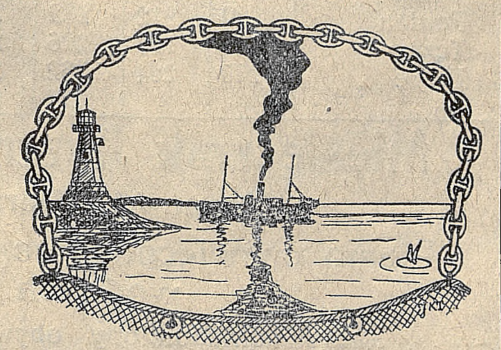
Aż nastał dzień 20 sierpnia w którym Firecrest został narażony na największą próbę.

Z Ligi Morskiej i Rzecznej.

Kurs Żeglarstwa.

Dnia 20 marca r. b. w Lokalu Ligi ırskiej i Rzecznej (Plac Napoleona m. 4) nastąpiło uroczyste otwarcie ırsu Żeglarstwa i budowy łodzi ża-ıwych, zorganizowanego przez Ko-tet Warszawski Ligi Morskiej i Rze-ıej. Po przemówieniu wice-prezesa mitetu warszawskiego p. A. Uziem-, wstępny wykład miał kierownik ırsu inżynier konstruktor E. Bryze-ıjster. Kurs liczy 70 słuchaczy.

Wobec wielkiego zainteresowania rsem, podczas którego uczestnicy rsu budować będą tanim kosztem asne łodzie żaglowe, Liga M. i R. po-mowiła w początkach maja r. b. zor-nizować 2 kurs żeglarstwa i budo-ı łodzi.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Gänswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(1—7 kwietnia).

1 kwiet.: lit. par. Stephanie 437 do Kłajpedy (Rhd), szw. par. Nord 989 do Malmö (B i S).

2 kwiet.: szw. par. Helios 924 do Nynöshamn (B i S).

4 kwiet.: szw. par. Felicia 687 do Rouen (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7420 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (1—9 kwietnia).

1 kw.: szw. par. Gerd 1227 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Helle 480 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Inez z węglem i cukrem do Rygi (Lcz), szw. par. Aina 772 do Sztokholmu (B i S), duń. par. London 1000 do Sztokholmu (Jörgensen).

2 kw.: szw. par. Ossian 894 do Göteborga.

3 kw.: szw. żagl. Hilda 73 do Gefle (Rhd), szw. par. Rubfred 408 do Karlstadu (B i S), szw. par. Mars 854 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Argo 1956 do Sztokholmu (B i S).

4 kw.: szw. par. Orania 1084 (B i S), fr. par. Nicolaus Jean 1182 do Roue- (Rhd), gd. par. Prosper 410 do Fr- rikshavn (B i S).

5 kw.: duń. par. Scandia -ede- Rotterdamu (B i S), szw. p- 1092 do do Sztokholmu (Hansa), -ar. Ernst 880

6 kw.: szw. hol. Halfra III 473 do Holger 14 z licht.

7 kw.: niem. Karlshamnu (B i S). nes V 1222 . par. Dieter Hugo Stinpar. Par- do Kopenhagi (Art), szw. niem. -. 526 do Sztokholmu (B i S), th- hol. Henry Peters 12 z licht. Her- 240 i Hansa 310 do Saxköpingu (D — S), niem. par. Kurland 262 do Kłajpedy (Bg), szw. par. Nordöst 628 do Halmstadu (B i S).

8 kw.: szw. żagl. Hedwig 126 do Ystadu (Rhd), szw. par. Maerta 926 do Sztokholmu (B i S), niem. żagl. Alida 175 do Stege (Gw), szw. par. Elsi 826 do Göteborga (B i S).

9 kw.: szw. par. Lord 927 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Largo 392 do Soelvesborgu (B i S), duń. par. Kjöbenhavn 886 do Gjedseru (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 49 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (1—9 kwietnia).

1 kw.: niem. par. Elbing III 186 do Lubeki z podkładami (Pwe), duń. żagl. z mot. Augur 268 do Ramsgate (Scharenberg), niem. hol. Luise Schupp z licht. Unterweser XVII 709 i Henny 254 do Amsterdamu (D — S), niem. par. Margreta 461 do Elsfleth (Wolff), norw. par. Audun 742 do Kardyfu (Bg), niem. hol. Hans Otto Schupp z licht. Henriette 254 i Johannes 253 do Leer (D — S), niem. par. Woglinde 1193 z drz. i cukrem do Rotterdamu (D — S), duń. par. Hamlet 804 do Londynu (Bg), hld. par. Dampsterdub 358 do Delfzylu (Wolff).

3 kw.: ang. par. Harlem 565 z tow. i drz. do Leith (Rhd), niem. par. Possehl 1348 do Grimsby (Rhd), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i drz. (Thor Hals).

4 kw.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Newcastle z kopalniakami (B i S), niem. hol. Oskar z licht. August 313 i Frieda Peters 425 do Amsterdamu (D — S).

7 kw.: niem. par. Saturn 154 do Kjöge (Pwe).

8 kw.: niem. żagl. Kehrwieder 101 do Kopenhagi (Gw), szw. par. Dalhem 625 do Tynedocku (Bg), niem. par. Continental 305 do Rotterdamu z drz. i tow (Rhd), niem. par. Consul Suckau 211 - - Amsterdamu z drz. i zb. (B i S). do

9 kw.: duń. żagl. z mot. Moge- 284 do Gloucesteru (Jörgens- -iskoch par. Stella 333 do Antwerp- -n), niem. (Pwe), niem. par. Lena - z zb. i drz. Hull (B i S). szw. p- Larsen 565 do Manchesteru (B i - -ar. Wendia 798 do 760 do Southa- -S), duń. par. Kurland par. Alice 1- -mptonu (D — S), niem. dami (Pw- -5 do Harburga z podkładami do Go- - duń par. Essi Maersk 772 do Presto- i S), duń. par. Gunhild 682 -u (Shaw).

Stat- -i powyższe wywiozły łącznie 48 20- -0 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (1—9 kwietnia).

1 kw.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Kalmaru (Bg), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Rotterdamu z zb. i tow. (Rhd).

3 kw.: niem. żagl. z mot. Hero 81 do Kopenhagi (Gw), niem. par. Aeolus 356 do Rotterdamu zb. i tow. (Rhd).

8 kw.: niem. par. Consul Suckau 21- do Amsterdamu z drz. i zb. (B i S) duń. par. Dorit 493 do Helsingforsu (B i S).

9 kw.: niem. par Stella 333 do Antwerpii z zb. i drz. (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (1—9 kwietnia).

1 kw.: szw. par. Libau 216 do Kłajpedy z tow. i cukrem (Rhd), łot. par. Inez do Rygi z węglem i cukrem (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 560 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (1—9 kwietnia).

3 kw.: hld. hol. Zeeland z licht. Frisia 710 do Dunkerki z ropą gazową (Wolff).

Statek powyższy wywiózł 1400 ton ropy gazowej.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
16. 4.	z Lipawy	do Londynu	16. 4.	Baltara	United Balt. Corp.
19. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 4.	Baltriger	„
23. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 4.	„	„
26. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 4.	Baltara	„
20. 4.	„ Hull	„ Londynu	23. 4.	Tosso	Ellerman Wilson

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	4	5	6	7	8	9	10	11	1-
Kraków	—198	—204	—211	—215	—218	—212	—202	—194	—1-
Zawichost	180	170	159	147	137	132	135	150	[illegible]
Warszawa	196	199	187	175	162	151	142	138	1-
Płock	180	191	193	185	176	169	159	155	1-
Toruń	197	218	234	235	225	214	204	190	1-
Fordon	200	212	232	237	232	220	207	198	[illegible]
Tczew	190	193	206	232	244	240	222	208	[illegible]
Ujście	230	224	232	260	224	240	240	258	[illegible]

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.